TYGODNIK

NUMER ZAWIERA: „W imieniu angielskich automobilistów". „Co mówi Coste", „Przed II-gim Grand Prix motocyklowem". „Wyścig Płaski we Lwowie". Cło od wagi czy od wartości", „Dążenia Koncernów". Kronika lotnicza i t. d.

AUTO MOBILISTY i ALOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 13 sierpień 1929 r. Nr. 33 (61).

# W IMIENIU

### czterystu pięciu tysięcy czterystu pięciu automobilistów

### OBRADOWALI DELEGACI KLUBÓW ZRZESZONYCH

# w AUTOMOBILE ASSOCIATION.

*W numerach poprzednich zamieściliśmy parę wzmianek o działalności angielskiej organizacji automobilowej „Automobile Association" w Polsce od kilku tygodni organizuje się podobna organizacja, na wzór angielskiej A. A.*

*Nawoływaliśmy w tytule naszego artykułu—feljetonu „Sen — czy rzeczywistość" do współpracy, niestety 30—40 listów nie można zaliczyć do sukcesu zainteresowania, więc zamieszczamy obecnie, nadesłane nam z Londynu sprawozdanie A. A. z dorocznego walnego zgromadzenia, przypuszczamy, że kilkanaście potęg cyfrowych da bardziej wyraziste pojęcie o znaczeniu takiej organizacji i potrzebie jej w Polsce.*

*Red.*

Dwudzieste czwarte doroczne zgromadzenie członków Automobile Association, odbyło się 17 lipca w Hotelu Savoy w Londynie. Przewodniczył p. Charles M-c Whirter, prezes zarządu stowarzyszenia.

Przedkładając sprawozdanie roczne, oraz bilans, przewodniczący zaznaczył, że stowarzyszenie rozpoczęło dzieło dwudziesty piąty rok działalności. To przywodzi na myśl wspomnienia. Stowarzyszenie założone zostało w r. 1905, *liczba członków nie dochodziła do 100*, a składki członkowskie zaledwie wystarczyły na utrzymanie dziesięciu patroli rowerowych; dziś, *w dniu zebrania,*

*liczba członków wynosi 405,405.*

Bilans za rok 1905 wykazywał wpływy w sumie 558 funtów. *Obecny bilans wykazuje dochód 695,125* funtów, ze składek członkowskich. Gdyby ktokolwiek w r. 1905 przepowiedział tak potężny rozwój finansów i liczby członków A. A. potraktowano by go, jak warjata.

Stowarzyszenie wydało do dnia dzisiejszego, przeszło miljon znaczków członkowskich. Liczba członków w lipcu 1914 r. wynosiła 97,000. W sierpniu 1914 r. nastąpiła mobilizacja i wojna. *W dniu zawieszenia broni liczba członków stopniała do 30,000.* Nastąpił wtedy kryzys w interesach stowarzyszenia wtedy zarząd postanowił przedsięwziąć środki zaradcze. Zdecydowano, że owe 30,000 członków ma prawo korzystania z tych wszystkich usług, z jakich korzystali kiedy wstąpili do stowarzyszenia przed wojną. Wydobyto w tym celu z rezerw finansowych 70,000 funtów. Ta śmiała polityka wydała swoje owoce: *w r. 1920 liczba członków osiągnęła pierwszą setkę tysięcy*, w r. 1924 — drugą, w 1926 — trzecią, aby wreszcie dwa miesiące temu przekroczyć 400,000. Spodziewamy się, że wkrótce A. A. będzie pierwszem stowarzyszeniem na świecie,

*liczącym pół miljona członków.*

Jako znamie czasu, należy zaznaczyć gotowość, z jaką kobiety zasiadają do kierownicy, tak samo, jak za czasów królowej Wiktorji uczyły się szyć na maszynie i jeździć na rowerach. *Ilość członków kobiet wynosi około 50.000.*

Jedną z najbardziej praktycznych i szeroko cenionych inowacji A. A., było zaprowadzenie dwudziestocztero godzinnych dyżurów w głównej siedzibie A. A. w Fanum House w Londynie. *Fanum House uczyniono dostępnym dla członków w ciągu całej doby.* Usługi oddane członkom były rozmaitego rodzaju: od zwykłej rady — udzielonej w nocy, lub nad ranem—dotyczącej założenia zapasowego koła, aż do prośby o opóźnienie odkotwiczenia udającego się do Francji statku o dziesięć minut. Ponieważ spieszący się do portu członek A.A. miał defekt w drodze. Należy zaznaczyć, że *odkotwiczenie statku istotnie zostało odłożone.*

Nocna służba drogowa A.A. została rozszerzona. Służba patrolowa A.A. uległa dalszemu ulepszeniu, a ilość mil przebytych przez patrole A.A. w ubiegłym roku wyniosła *dwadzieścia sześć miljonów.*

P. M-c Whirter wspomniał o pogłoskach, jakoby patrole A.A. używane były przez władze miejskie do regulowania ruchu ulicznego. Zarząd A. A. stwierdza, że wszystkie patrole A. A. szkolne są i używane wyłącznie na koszt i do celów stowarzyszonych.

Turystyka zagraniczna zyskuje stale na popularności. Ułatwienia dla turystów wymagały wielu podróży urzędowych na kontynent europejski. W sierpniu ub. r. *delegacja stowarzyszenia została przyjęta osobiście przez premjera Mussoliniego*, który zainteresował się bardzo działalnością i organizacją A. A. i obiecał poczynić wiele ułatwień. Również Generał Primo de Rivera obiecał swe poparcie dla A. A.

Rozwój lotnictwa cywilnego, wśród prywatnych osób, upoważnił Zarząd do zorganizowania wydziału lotnictwa. *Wielu członków A. A. jest właścicielami samolotów.*

Co do finansów, to ubiegły rok wykazał nadwyżkę dochodów w sumie 7,699 funtów. Dochód z przedsiębiorstwa wyniósł 16,784 pt.

Po stronie wydatków zwracają uwagę niskie wydatkie personalne: wynoszą one ogółem 117,500 funtów, a więc około 10 proc.

Sprawozdanie i bilans przedstawione Walnemu Zgromadzeniu zostały uchwalone jednogłośnie.

Wybór hoteli dla automobilistów *nie był bynajmniej łatwem zadaniem.* Z pośród 400 podań hotelarzy, o przyznanie przewileju obsługiwania członków A. A. około 200 musiało być odrzucone.

W związku ze wzrostem liczby małych wozów, wślad za czem poszło wzmożenie i zapotrzebowanie tańszej kategorji noclegów, zbadano listę uprzywilejowanych hoteli i przekonano się, że 75 proc. ich jest typu t. zw. ekonomicznego. Posunięto się nawet dalej w tym kierunku, przeprowadzając inspekcję licznych pensjonatów, kawiarni, a nawet domostw wiejskich, aby uprzystępnić je dla członków A. A. którzy szukają dobrego wiktu i wygodnego noclegu za niską płatą. Dodatek do podręcznika A. A. zawiera 850 adresów takich zakładów, które osobiście były skontrolowane przez delegatów A. A.

Przeszło *73,000 znaków drogowych* zostało dotąd ustawione przez A. A.

Wszystkie poprzednie rekordy turystyki zostały pobite. W ubiegłym roku wydano członkom marszruty *pokrywające 234 miljony mil* angielskich.

# MIĘDZYNARODOWY WYŚCIG PŁASKI

### we Lwowie.

Małopolski Klub Automobilowy od lat paru urządza co roku na szosie Lwów - Stryj wyścig płaski. Wyścigi powyższe mają za sobą już paroletnią tradycję i cieszą się wielką popularnością. W ramach ich odbywały się, prócz samego wyścigu 20 klm., również próby szybkości płaskiej, oraz jak n. p. w r. 1928 konkurencja „REKORD DNIA POLSKI".

Wyścig odbywa się na specjalnie przygotowanej do tej konkurencji szosie.

| | |
|---|---|
| *Start* . . . . . . . . | przy km. 23,1 |
| *Meta* . . . . . . . . | „ „ 3,1 |
| *Długość toru* . . . | 20 kilometrów |
| *Maksymalne wzniesienie* . | 5,3% |
| *Maksymalny spadek* . . | 5,96% |
| *Minimalny promień łuku* . | 75 m. |
| *Średnia szerokość drogi* . | 8,5 m. |

Trasa przechodzi przez okolicę pagórkowatą, częściowo zalesioną i mało zamieszkałą. Od startu 2,5 km. szosy prostej, na 20-tym km. mały zakręt i 1 km. prostej, który następnie przemienia się przy km. 16-tym na długi zakręt idący trochę wdół przy spadku około 3%. 17-ty, 16-ty i 15-ty km. prawie prosta wgórę z przeciętnem wzniesieniem około 1%. Między 15-tym i 14-tym km. mały zakręt i prosta, przechodząca między km. 11-tym i 10-tym łagodną krzywizną aż do mety, ze wzniesieniem nieprzekraczającym przeciętnie 1%.

Jak już na początku zaznaczyliśmy, wyścig odbywa się corocznie, mogąc pochwalić się, jak na sytuację wyścigów płaskich w Polsce—bardzo ładnemi rezultatami, przy udziale jeźdźców tej miary jak: *Liefeldt, Jan Rippel, Szwarcstein, Bitschan, Zawidowski, Cieński, Bogucki* i wielu innych.

Powodzenie w latach poprzednich umożliwiło M. K. A. zorganizowanie w r. 1929 tego wyścigu za zgodą Automobilklubu Polski, oraz A. I. A. C. R., jako imprezy Międzynarodowej.

Ze względu na to, że przemysł samochodowy w Polsce, jest jeszcze bardzo nikły, a co zatem idzie, atmosfera do szerokiego rozwoju sportu wyścigowego, nie jest odpowiednia, wyścigi samochodowe obsadzone są prawie wyłącznie jeźdźcami amatorskimi. Ewent. braki z powyższego powodu powstałe w zupełności rekompensowane są wysokim poziomem sportowym danej konkurencji, co zauważyć się dało w z. r. na Międzynarodowym Raidzie Automobilklubu Polski, oraz na wspaniałym „Wyścigu Tatrzańskim" Krakowskiego Klubu Automobilowego. Reasumując powyższy stan rzeczy postanowiono „Międzynarodowy Wyścig Płaski we Lwowie" dodać jako jeden z punktów niezbędnych *do uzyskania zaszczytnego tytułu* „Mistrza Polski".

# DĄŻENIA KONCERNOW

Na tle powyższych cyfr zrozumiałą się staje polityka amerykańskich koncernów samochodowych, dążąca do całkowitego opanowania europejskiego przemysłu samochodowego i europejskich rynków zbytu. W interesie przyszłości, w interesie wczesnego zapobiegania kryzysom w przemyśle samochodowym, które prędzej czy później musiałyby nastąpić, przemysł amerykański dąży do ujęcia w swoje ręce pełnej kontroli nad światową produkcją samochodową. Przemysł europejski jest wprawdzie słabym, ale zato na dalszą metę niebezpiecznym konkurentem. Silny rozwój niektórych wielkich europejskich fabryk samochodowych *stwarza niebezpieczeństwo hiperprodukcji.* Wprawdzie cały pozaamerykanski przemysł samochodowy wyprodukował w roku 1928 zaledwie 673.000 wozów, co wobec 4.700 000 wyprodukowanych w Stanach Zjednoczonych stanowi niespełna 15%, ale przemysł europejski rozporządza szerokiemi możliwościami zbytu i pogłębienia swoich rynków. Przedewszystkiem *rynek europejski z roku na rok staje się pojemniejszy* i trwać to będzie jeszcze przez długie lata, a następnie przemysły samochodowe europejskie, każdej chwili mogą uzyskać od swoich rządów zwiększoną ochronę celną, zwłaszcza na wypadek silniejszych kryzysów. W takim wypadku przemysł amerykański, odczułby kryzys podwójnie, gdyż zamknąłby się dlań, także rynek europejski.

Wykupienie niemieckiej fabryki Opla przez General Motors pozwala mniemać, że każda fabryka europejska, która pod względem ilości swojej produkcji przekroczy pewne granice, *będzie przedmiotem usilnych zabięgów amerykańskich w celu wykupienia jej.* Wskazują na to także wcale niezmyślone pogłoski o zamiarach wykupienia francuskiego Citroena i włoskiego Fiata.

Posiadanie zakładów Opla, wyklucza zgóry wszelką możliwość powstania i utrzymania się w Niemczech, jakiejkolwiek innej fabryki produkującej tani, ludowy, model samochodowy dla masowego zbytu. Z Fordem czy Chevroletem możnaby jeszcze z powodzeniem walczyć bronią celną, ale z Oplem walka zgóry skazana jest na niepowodzenie.

*Gdyby Amerykanom udało się zdobyć także Citroëna i Fiata,* staliby się panami rynku europejskiego i ich bezwzględną własnością, byłoby zarówno całe nowe zapotrzebowanie samochodów na świecie, jak i całe, uzupełnienie istniejącego parku. Pozostałe bowiem fabryki, produkujące wozy luksusowe, specjalne i drogie, nie wchodzą w rachubę przy zaspakajaniu ogólnych potrzeb rynku, który w 80 procentach żąda wozów w cenie najniższej lub średniej.

## Na tle polityki olbrzymów samochodowych.

Aby zrozumieć politykę i dążenia potentatów automobilowych, jakiemi są obok Forda olbrzymie koncerny samochodowe w Ameryce, należy poznać nieco statystyki.

W dniu 1 stycznia *znajdowało się na całej kuli ziemskiej 31.929.952 samochodów,* przyczem przyrost w ciągu roku 1928 wynosił 2.291.417 samochodów.

Ponieważ produkcja samochodów w roku 1928 wyniosła 5.372.741 wozów i cała została wykupiona, oznacza to, że przeszło połowa zeszłorocznej produkcji poszła na wymianę starych zużytych samochodów. Wynika z tego, że — nie licząc nowego zapotrzebowania — samo tylko utrzymanie istniejącego obecnie parku samochodowego na świecie *wymaga rocznej produkcji około trzech miljonów samochodów,* tyle bowiem wozów wychodzi rocznie.

Widzimy zatem, że przemysł samochodowy już dzisiaj posiada taki rynek zbytu, wyłącznie w celu utrzymania w należytym stanie istniejącej ilości samochodów, że gdyby ani jeden nowy wóz nie przybył, mógłby ten przemysł pracować przy 60 — 70 procentowem uruchomieniu z roku 1928.

Ponieważ z drugiej strony, ilość fabryk samochodowych prawie że się nie powiększa, z roku na rok *maleje niebezpieczeństwo wielkich kryzysów* w tej gałęzi produkcji.

## NAJZDOLNIEJSI chemicy i eksperci pracują NAD UDOSKONALENIEM KRAJOWYCH OPON.

Rynek Metalowy i Maszynowy w Nr. 30 pisze: „Rozwój automobilizmu w Polsce i jego niepomierny wzrost z roku na rok zwiększa również zapotrzebowanie na opony i dętki samochodowe. Pomyślną konjunkturę na polu tem, dla braku własnej produkcji wykorzystuje zagraniczny przemysł opon i dętek samochodowych, który wszelkiemi siłami zabiega o opanowanie polskiego rynku. I posiadamy w obiegu handlowym u nas najroźniejsze marki opon fabrykatów cudzoziemskich, a choć pewna ich część mniej odpowiada potrzebom naszego automobilizmu w odniesieniu do poziomu i stanu dróg, wszystkie jednak wyroby znajduja w Polsce dla braku innych, dobry zbyt.

W budowie kompletnych samochodów, w produkcji karoseryj, w wytwórczości różnych części składowych, zrobiliśmy w ostatnich latach poważny krok naprzód, jedynie do produkcji opon i dętek przemysł nasz gumowy przejść dotychczas nie zdołał, dla związanych z produkcją tą trudności. A jednak trudno zaprzeczyć temu, że rozwój krajowego przemysłu automobilowego i wydanie odrębnego, wszelkim warunkom danego kraju odpowiadającego typu samochodu, złączony jest ściśle z postępem techniki i rodzimą fabrykacją opon. *Nie będzie odrębnego polskiego samochodu, dopóki nie będziemy mieli polskich opon i dętek,* boć pneumatyk stanowi o rekordzie szybkości i trwałości.

Otóż wszelkie te momenty, jak niemniej pomyślne warunki rozwojowe dla krajowego przemysłu opon i dętek wzięło pod ścisłą rozwagę kierownictwo fabryki przemysłu gumowego „Pepege“ w Grudziądzu i jak o tem już niejednokrotnie donosiliśmy, utworzyło przed kilku miesiącami w obrębie swych zakładów specjalny oddział fabrykacji pneumatycznych opon i dętek samochodowych, motocyklowych i rowerowych.

Pneumatyczne *opony „Pepege“, nie mogą ani o jotę stanąć wstecz poza wszelkiemi innemi wyrobami* tej marki, które w kraju i na rynkach zagranicznych cieszą się rozgłosem i najlepszą opinją. Dbałe o renomę swoich wyrobów kierownictwo fabryki, postawiło na czele nowego działu produkującego, najzdolniejszych chemików i ekspertów w dziedzinie gumelastyki i dokonuje się nieustannych doświadczeń, prób i ulepszeń, by opona „Pepege“ stała na wyżynie zadania i przeznaczenia swego, by od zarania ukazania się jej w handlu zdobyła pełne zaufanie automobilistów i uznanie znawców“.

## UWAGA! — NIEBEZPIECZEŃSTWO.

Taktyka amerykańskich koncernów samochodowych, zmierzająca coraz wyraźniej do objęcia kontroli nad europejską produkcją samochodową i niedopuszczania do powstawania, względnie nadmiernego rozrostu europejskich przemysłów samochodowych, budzi coraz częściej uwagę ekonomistów europejskich. Niektórzy z nich, zwłaszcza niemieccy, *przestrzegają przed niebezpieczeństwem,* jakie grozi Niemcom przez opanowanie ich rynku samochodowego, przez przemysł amerykański. Zwracają oni uwagę, że samochód już w niedalekiej przyszłości stanie się w Europie takim samym przedmiotem powszechnego użytku, jakim jest obecnie w Ameryce i, że wówczas zapóźno już będzie myśleć o narodowym przemyśle samochodowym.

Należy jednak dodać, że w krajach nieposiadających własnego przemysłu samochodowego, Ameryka odgrywa wybitną rolę w rozwoju automobilizmu tych krajów, *dzięki olbrzymiej propagandzie i dostarczeniu na rynek rzeczywiście tanich* — w stosunku do istotnej wartości — wozów.





**Wskutek ciągłych wypadków automobilowych** władze administracyjne wszystkich krajów wydają nakazy policyjne, ograniczające szybkość jazdy na drogach publicznych.

Ze szczególną pilnością, przestrzega tych przepisów policja amerykańska, *ma ona jednak w tem wielkie trudności,* gdyż—jak wiadomo—każdy stan w Ameryce posiada w szerokim zakresie swoje odrębne ustawodawstwo. Wskutek tego szybkość jazdy automobilowej wciąż się zmienia mimo tego, że wóz posuwa się po jednej i tej samej szosie. Automobilista, który nie zważa na przebywane granice stanów i miast może narazić się na szereg licznych kar policyjnych.

W powiecie New-York maksymalna granica szybkości, *oznaczona została na 50 mil angielskich na godzinę,* a w sąsiednim powiecie Westchester, który graniczy z New-York'iem od północy, szybkość wozu nie może przekraczać 35 mil na godz.

Naogół panuje obecnie w Stanach Zjednoczonych tendencja do podniesienia granicy szybkości automobili, gdyż jak wykazały szczegółowe badania szybkość wozu jest najrzadszą przyczyną wypadków samochodowych. Największą ilość wypadków powoduje nieuwaga pijanych kierowców.



W Ameryce detaliczna sprzedaż wozów konsumentom przez zastępców i przedstawicieli poszczególnych fabryk samochodowych, nie pokrywa się nigdy z liczbą sprzedanych wozów zastępcom i przedstawicielom przez fabryki. W zależności od sezonu, liczba detalicznej sprzedaży jest większa, albo też mniejsza od liczby sprzedaży fabrycznej. Różnica ta dochodzi nawet do 40 — 50 tysięcy wozów miesięcznie dla niektórych koncernow.

W miesiącu maju r. b. sprzedaż detaliczna samochodów General Motors wyniosła 214.870 wozów, a sprzedaż fabryczna — 224,094 wozy. *O ciągłym rozwoju przemysłu samochodowego* w Stanach Zjednoczonych świadczy najlepiej porównanie tych liczb z odnośnemi liczbami za lata ubiegłe. W styczniu 1927 roku sprzedaż detaliczna wyniosła 81,010 wozów, a już w kwietniu tegoż roku — 180.106 wozów. W styczniu 1928 roku — 107,278, a w kwietniu — 209,367 wozów. Rok 1929 wykazuje nie tak szybkie tempo rozwoju, mimo to jednak sprzedaż wzrosła, osiągajac w maju r. b. liczbę 214.870 wozów.

# Cło od „WAGI", czy od „WARTOŚCI"?

Ostatnio w związku z projektowanemi zmianami w naszej taryfie celnej, toczą się w świecie samochodowym liczne dyskusje na tematy celne.

Jedną z kwestji zaiste podstawowych przy tych dyskusjach, to zagadnienie systemu clenia.

Jak wiemy istnieją obecnie trzy systemy zasadnicze clenia:
1) *od wagi;*
2) *od wartości* t. zw. „ad valorem";
3) *od sztuki* (rzadko używany w czystej formie).

Oczywista istnieją prócz tego różne warjanty i kombinacje powyższych systemów.

Spotykamy więc np. cło od wagi z dodatkiem stawki od sztuki, cło od wagi plus pewien procentowy dodatek, cło od sztuki z dodatkiem procentowym ad valorem i t. p. są to t. zw. *„systemy mieszane"*.

Nas w tej chwili interesuje specjalnie zastosowanie systemów clenia odnośnie działu samochodowego.

Nasuwa się bowiem pytanie na jakiej zasadzie należałoby oprzeć system clenia samochodów, aby był on słuszny, sprawiedliwy i odpowiadał naszym warunkom. Cło od wagi czy od wartości? Toć układając nową taryfę celną niezbędnem jest unikanie wszelkiej przypadkowości, tak, oby mogła ona bezbłędnie służyć swemu celowi.

Na tematy tego zagadnienia *możnaby napisać całe szpalty* argumentami zwolenników tego, czy innego systemu, każdy z nich bowiem, niezaprzeczenie ma swoje plusy, ma też i minusy, różnią się one przytem krańcowo[1]).

Spojrzyjmy jakie systemy obowiązują w poszczególnych państwach europejskich w dziedzinie pojazdów mechanicznych.

*Belgja, Estonja, Grecja, Hiszpanja, Łotwa, Portugalja, Szwajcarja, Turcja, Węgry* i t. d. stosują stawki „od wagi".

*Anglja, Bułgarja, Czechosłowacja, Finlandja, Francja, Holandja, Jugosławja, Rosja Sowiecka, Szwecja* i t. d. — stawki „ad valorem".

[1]) Rzecz to zrozumiała, gdyż bowiem system „ad valorem" zupełnie eliminuje i pomija kwestję wagi wozu opierając się wyłącznie na jego cenie, to system „od wagi" znowóż pomija cenę wozu, gdyż tymczasem oba te czynniki odgrywają swą rolę, a zupełne wyeliminowanie któregoś z nich jest bezsprzecznie błędem.

Jak z zestawienia obu grup powyższych państw wynika, trudno wyciągnąć jakiskolwiek wniosek i wypowiedzieć się za wyższością tego, czy innego systemu.

Obie grupy zawierają państwa produkujące samochody i nie produkujące ich, państwa bardziej i mniej kulturalne.

Niezawodnie każdy z omawianych systemów ma swe zalety i wady, to też ostatnio opracowywane taryfy coraz częściej opierają się na systemie mieszanym, łączącym w sobie obie zasady, a więc na systemie stawki obliczanej „od wagi" plus % „ad valorem", jest ona bowiem najsprawiedliwsza i najściślej według niej można wymierzyć właściwą kwotę opłat celnych dla każdej kategorji samochodów.

Uchwytuje się w ten sposób zarówno moment ceny jak i momenty wagi, użytkowości, luksusu i t. p.

System mieszany uwzględniający oba te czynniki wprowadziły u siebie Danja, Włochy, a ostatnio Austrja.

Bardzo słuszną wydaje się koncepcja zawarta w projekcie przedstawicieli polskiego przemysłu samochodowego, który opracowano opierając się właśnie na tej *najlogicznej i sprawiedliwej* zasadzie stawek celnych mieszanych (od wagi plus % ad valorem) w dziale samochodowym nowej taryfy celnej.

*L. V.*



# Nowoczesne autobusy
## źródłem większych dochodów.

Podstawowem zadaniem każdego autobusu jest ustalenie szybkiej i bezpośredniej komunikacji, umożliwienie publiczności łatwego przejazdu z miejsca na miejsce. Zadanie to jednak może być wykonane zapomocą szeregu rozmaitych sposobów, które stanowią nietylko o mniejszej lub większej zyskowności autobusowych przedsiębiorstw, ale nawet o ich istnieniu.

Niedość jest *ustalić szybką i bezpośrednią komunikację*. Te dwa wymagania byłyby zupełnie wystarczaczające, gdyby autobusy stanowiły jedyny środek komunikacji na danej przestrzeni, inne wymogi bowiem nie grałyby poważniejszej roli. Tak jednak w istocie nie jest. Przy obecnych ułatwieniach komunikacyjnych istnieje prócz danej linji autobusowej szereg innych środków transportowych — koleje, inne linje autobusowe, idące nawet drogą okrężną, tramwaje dalekobieżne i miejskie, wreszcie do mniejszych odległości taksówki, a nawet dorożki konne.

Im więcej środków komunikacji, tem większa konkurencja, tem większe dążenie do pozyskania dobrej opinji podróżującej publiczności, tem większe jej wymagania. Tylko w kraju, w którym komunikacja jest względnie mało rozwinięta, można prowadzić przedsiębiorstwo autobusowe, *zwracając uwagę wyłącznie* na 2 czynniki: szybką i bezpośrednią komunikację.

W ciągu ostatnich kilku lat Polska zrobiła olbrzymie postępy w rozwoju komunikacji autobusowej—postępy, które nietylko idą w parze, ale częstokroć znacznie prześcigają rozwój autobusów w innych krajach europejskich. Wobec tego, że autobus w Polsce jest jeszcze rzeczą nową i wobec tego, że przy uruchomieniu autobusów właściciele ich, nie mając odpowiedniego doświadczenia, *nie brali pod uwagę szeregu rozmaitych okoliczności,* komunikacja autobusowa, jak i same autobusy pozostawiają wiele do życzenia.

Według opinji fachowców autobusy wogóle, a zwłaszcza autobusy międzymiastowe, tak w Zachodniej Europie, jak i w Ameryce, należą do kategorji luksusowej komunikacji. Są one ładne, doskonale i czysto utrzymane i, *co najważniejsze, bardzo wygodne*. Podróż takim autobusem jest bez porównania przyjemniejszą od podróży pociągiem. Niema dymu od lokomotywy i powietrze jest lepsze, siedzenia wygodniejsze, mniej tłoku, a ceny znacznie niższe. W Polsce autobusy, niestety, należą w ogromnej swej większości do komunikacji gorszego gatunku i posiadają jedyną dodatnią stronę — taniość.

Nic więc dziwnego, że w Polsce ludzie, pragnący jechać wygodnie, nie korzystają z autobusów, a wybierają inne środki lokomocji.

Nie możemy oczywiście żądać, by Polska zdobyła się w ciągu kilku lat na autobusy, które w Zachodniej Europie i Ameryce stanowią rezultat wieloletniego doświadczenia. Myślimy jednak, że przy tak usilnym rozwoju komunikacji autobusowej w Polsce *niedługo nastąpi czas,* kiedy ci właściciele autobusów, którzy nie zastanawiali się nad dalszym rozwojem komunikacji autobusowej, zostaną wyprzedzeni przez konkurencję i pozostaną ze swojemi autobusami, ale bez pasażerów.

Przeprowadzona specjalna ankieta na temat, jakie czynniki mogą wpływać na zwiększenie frekwencji w autobusach dała wynik, że wszystkie wchodzące w grę okoliczności można zgrupować następująco:

1. *Wygoda siedzenia w autobusie*, miękkie siedzenia z wygodnemi oparciami na plecach, z dostateczną ilością miejsca na nogi, dobra wentylacja latem i dobre ogrzewanie zimą.

2. *Skrupulatna czystość wozu* tak nazewnątrz jak i wewnątrz, należyte smarowanie, niezwłoczne naprawianie wszystkiego, co się nawet w najmniejszym stopniu zepsuje; stosuje się to do przetartych lub podartych siedzeń, zdrapanej farby, zgiętych błotników, zbitych szyb, które winny być niezwłocznie wstawione, a nie zaklejone i t. p.

3. *Wóz powinien posiadać* ładne zewnętrzne linje, ładne dobrane barwy, być solidnie wykończony, tak, by mógł służyć przez długie lata; winien być racjonalnie rozpklanowany pod względem siedzeń. Należy pamiętać, że ciasnota, niewygodne siedzenia lub oparcia, potrzaskana lub podarta skóra, połamane dychty, pozrywane rzemienie, lub inne defekty spowodowane lichością używanego materjału, spowodują to, że publiczność zaprzestanie korzystać z takiego autobusu i będzie korzystała z autobusów konkurencyjnych.

4. *Czy autobus będzie dość wygodny*, by konkurować z komunikacją kolejową 2-ej klasy. Ma to duże znaczenie, ponieważ pozyskanie pasażerów, którzy zgodzą się płacić wyższe stawki przewozowe, ustalone przez właścicieli autobusów dla luksusowej komunikacji, odbije się dodatnio na dochodowości przedsiębiorstwa.

5. *Należyta organizacja przedsiębiorstwa*, dążenie do utrzymania kosztów na możliwie niskim poziomie i ustalenie stawek przewozowych bez nadmiernego zarobku, pozwoli na uzyskanie większej ilości pasażerów, co pociągnie większe dochody.

6. *Grzeczna obsługa*, ostrożne, umiejętne prowadzenie wozu, posiadanie przez obsługę autobusu technicznych wiadomości, niezbędnych do szybkiej reperacji wozu w drodze, dopełniają całości warunków, jakie są dzisiaj stawiane nowoczesnej komunikacji autobusowej.

# PO RAZ DRUGI ZWYCIĘZCĄ
## Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego—został Jan Ripper na samochodzie Bugatti.

W dniu Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego, Zakopane było widowiskiem olbrzymiego zjazdu samochodów. Do późnego wieczora, a nawet do wczesnego rana wysuwały się ze strony Krakowa całe szeregi aut. W niedzielę zastosowano jednokierunkowy ruch, a to na ulicach Kościuszki, Sienkiewicza, Chałubińskiego. Krupówki, dalej na Bystrą sunęło się szereg wozów i widniały znaki prawie wszystkich województw Polski. Z zagranicznych wozów najwięcej było z Czechosłowacji, Niemiec, oraz Francji. Auta zatrzymywały się w długim rzędzie o długości około 600 m., a nieprzerwanym szeregiem ciągnęły się aż do Morskiego Oka. Również na polanach przydrożnych zatrzymywały się wozy. Ogółem obliczyć można, iż na wyścig zjechało około 800 wozów.

Wyścigi miały się rozpocząć o godz. 2-giej popoł., jednak wskutek gwałtownej ulewy oraz gradu, *start musiano opóźnić*. Pioruny uszkodziły w kilku miejscach stacje telefoniczne tak, że musiano nawet izolować budki słomą. *Na całej trasie zapadła gęsta mgła, tak, że nic nie było można widzieć na kilka kroków naprzód.*

Pierwsze wozy puszczano dopiero po godz. 2.15. Wskutek burzy, mgły i ulewnego deszczu sądzono, że nie będą one startowały i podziwiać należy zawodników, którzy w tak nadzwyczaj ciężkich warunkach (trasa wskutek deszczu rozmoknięta, śliska i tem bardziej niebezpieczna) startowali.

*Najpierw startowały wozy kategorji sportowej.*— Ogółem w tej kategorji brało udział 16 wozów, z których jednak nie wystartowały 2 wozy.

Pierwszy jedzie p. Fischer na „Tatrze", przybywając do mety w czasie 11:53,125, dalej p. Jamuszkowski na Alfa Romeo w czasie 7:31,285, następnie p. Bogucki na Bugatti w czasie 7:58,850, dalej p. Vermirowsky na Tatrze 6:58,510, następnie p. Skolimowski na Alfa Romeo 7:01,65, p. Weinschenk na Tatrze 6.44, p. Gerhard na Avion Voisin, który jednak został wycofany, dalej p. Chrząszcz na Lanci 7:56, p. Komianowa na Austro-Daimlerze 9:07.04, p. Romer na Alfa Romeo, jednakowoż wskutek wypadku nie był klasyfikowany, ostatni startuje p. Malinowski na Dodge 8:29. Na tem kończy się start kategorji sportowej.

W międzyczasie znowu spada gwałtowny deszcz, jednakowoż publiczność chociaż przemoczona do nitki z zaciekawieniem czeka na serję wozów wyścigowych. Do tej kategorji zgłosiło się 5 wozów. *Pierwszy startuje* p. Schwarcsztain na Bugatti i przybywa do mety w czasie 6:32,39. Dalej p. inż. Liefeldt na Austrodaimlerze w czasie 6:16,915, następnie Zawidowski w czasie 7:13,56. Ostatni startuje p. Jan Ripper; podczas startu jego przechodzi jeszcze większa burza połączona z ulewą. *Przybył on do mety w czasie poprostu fenomenalnym*, mianowicie 6:06,4/5.

O godz. 5.30 zakończyły się wyścigi, które odbyły się bez żadnych większych wypadków. Podnieść należy sprężystą organizację oraz bardzo dobry porządek na trasie, zajmowały się tem organy policyjne pod kierownictwem tutejszego komisarza Gawlika. O godz. 10-ej w sali Morskiego Oka odbędzie się rozdawanie nagród poczem raut.

Jak z powyższego wynika, *zwycięzcami zostali* w kategorji wyścigowej: 1) Jan Ripper 6:06 1/5, 2) Liefeldt 6:16,915, 3) Schwarcsztain 6:32,39. W kategorji sportowej: 1) Schmidt 6:41,48, 2) Weinschenk 6:44.

**Stany Zjednoczone posiadają 90%** wszystkich kursujących na świecie samochodów. Ogólna ilość aut, zarejestrowanych we wszystkich krajach świata wynosi 32.028.500. Z liczby tej 28.551.500 aut kursuje tylko w Stanach Zjednoczonych, w czem znajduje się 24.567.000 wozów osobowych.

Wśród samochodów kursujących poza Stanami Zjednoczonemi 45% wozów zostało wyprodukowane w Stanach.

# REGULAMIN
## Międzynarodowego Wyścigu Płaskiego.
(skrót)

Małopolski Klub Automobilowy z upoważnienia Automobilklubu Polski, urządza w dniu 25 sierpnia 1929 r. Wyścigi Samochodowe pod nazwą *„Międzynarodowy Wyścig Płaski"*.

**„Międzynarodowy Wyścig Płaski"** jest wyścigiem międzyrodowym otwartym. Odbędzie się on według niniejszego regulaminu wzorowanego na Międzynarodowym Regulaminie Sportowym A. I. A. C. R. (Assòsiation Internationale des Automobiles-Clubs Reconnus) oraz według regulaminu sportowego Automobilklubu Polskiego.

**Do wyścigu dopuszczone będą** wszystkie samochody wyścigowe odpowiadające wymogom stawianym przez Międzynarodowy Regulamin Sportowy A. I. A. C. R. Załącznik C, i ustanowione są następujące kategorje i klasy:

*I) Kategorja — Samochody wyścigowe:*

| KLASA | Pojemność cylindrów | Ilość min. pasażerów (60 kg. na osobę) |
|---|---|---|
| 1. grupa A | ponad 8000 $cm^3$ | 1 |
| 2. „ B | aż do 8000 „ | „ |
| 3. „ C | „ „ 5000 „ | „ |
| 4. „ D | „ „ 3000 „ | „ |
| 5. „ E | „ „ 2000 „ | „ |
| 6. „ F | „ „ 1500 „ | „ |
| 7. „ G | „ „ 1100 „ | „ |
| 8. „ H,I,J, | „ „ 750 „ | „ |

*II) Kategorja — Samochody sportowe:*

| KLASA | Pojemność cylindrów | Waga minim. | Ilość min. pas. 60 kg. na osobę |
|---|---|---|---|
| 1. grupa A | ponad 8000 $cm^3$ | 1800 kg. | 4 |
| 2. „ B | aż do 8000 „ | 1680 „ | 4 |
| 3. „ C | „ „ 5000 „ | 1200 „ | 4 |
| 4. „ D | „ „ 3000 „ | 860 „ | 2 |
| 5. „ E | „ „ 2000 „ | 780 „ | 2 |
| 6. „ F | „ „ 1500 „ | 660 „ | 2 |
| 7. „ G | „ „ 1100 „ | 420 „ | 1 |
| 8. „ H,I,J, | „ „ 750 „ | 330 „ | 1 |

Osoby uczęstniczące w wyścigu jako pasażerowie muszą mieć ukończonych lat 18 oraz wagę minimalną 60 kg.

**Zgłoszenia przyjmowane będą** do dnia 20 sierpnia 1929 r. w sekretarjacie Małopolskiego Klubu Automobilowego Lwów, Plac Marjacki 4.

Wpisowe dla Kategorji I. wynosi zł. 100
„ „ „ II. „ „ 75

**Zgłoszenia po dniu 20 sierpnia** uwzględniane będą najdalej do dnia 23 sierpnia godz. 18-tej za dodatkową opłatą 50% powyżej wymienionych opłat.

*Lista zgłoszeń zostaje zamknięta 23 sierpnia 1929 r. godz. 18.*

Po odbyciu wszelkich oficjalnych biegów, Komisarze sportowi będą mogli według swego uznania dopuścić samochody do jazdy poza konkursem, za opłatą wpisowego o 100% wyższego od zasadniczych opłat.

**Zawodnicy obowiązani są** posiadać polisę ubezpieczeniową, ważną na wyścig jak i na trening.

Każdy zawodnik przyjmuje całkowitą odpowiedzialność, za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak dla kierowcy, obsady samochodów, jak i osób trzecich. M. K. A. nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki.

**Trening odbywać się będzie** przy zamkniętej szosie w dniach 23—24 sierpnia 1929 r. Uczestnicy treningu muszą posiadać kartę treningową wydaną przez Sekretarjat M. K. A.

**Kierowcy oraz zawodnicy muszą posiadać** Międzynarodową Licencje Sportową wydaną przez którykolwiek klub narodowy uznany przez A. I. A. C. R.

**Samochody zgłoszone i przyjęte** do wyścigu muszą stawić się celem ważenia samochodu dnia 25 sierpnia o godz. 11-tej rano w betoniarni przy mecie. Kierowcy wraz z samochodami mają stawić się w tym samym dniu o godz. 10.30 na placu Marjackim przed lokalem klubu, skąd pod przewodnictwem Komandora Wyścigu udadzą się do wagi, przy której będą obecni również Komisarze techniczni. Zawodnicy muszą stawić się najpóźniej do godziny 12-tej na starcie.

**Start odbywać się będzie** dla kategorji I i II z miejsca pojedynczo w odstępach czasu ustalonych przez Kierownictwo Wyścigu.

**Klasyfikacja w odnośnych kategorjach i klasach** odbędzie się według osiągniętego bezpośredniego czasu. W razie uczestniczenia w biegu mniej niż dwóch zawodników jednej klasy, klasyfikacja oraz ewentualne zdobycie nagrody uzależnione jest od uzyskania maksymalnego czasu, który dla poszczególnych kategoryj i klas ustalają się jak następuje:

| Klasa | Pojemność cylindrów | Czas maks. odpowiadający średniej szybk. |
|---|---|---|
| A | powyżej 8.000 $cm.^3$ | 123 klm./godz. |
| B | aż do 8.000 „ | 116 „ |
| C | „ „ 5.000 „ | 105 „ |
| D | „ „ 3.000 „ | 87 „ |
| E | „ „ 2.000 „ | 78 „ |
| F | „ „ 1.500 „ | 71 „ |
| G | „ „ 1.100 „ | 65 „ |
| H, I, J. | „ „ 750 „ | 58 „ |

Osiągnięte bezwzględnie czasy stanowić będą o klasyfikacji ogólnej.

**Regulamin nagród przechodnich** oraz stałych będzie ogłoszony osobno.

**Wszyscy startujący zawodnicy** otrzymują plakiety pamiątkowe bez względu na osiągnięty wynik.

# NIE BĘDZIE MOTOCYKLISTY
### który w 1-go września nie przybędzie do Katowic na polskie
## GRAND PRIX i MISTRZOSTWO MOTOCYKLOWE POLSKI NA ROK 1929.

Z wielkim rozmachem czynione są przygotowania do Międzynarodowych Wyścigów Motocyklowych, do II-go Grand Prix i Mistrzostwa Polski. Jak nas informują z Polskiego Związku Motocyklowego, to obecny wybór na urządzenie wyścigów pod Katowicami, wypadł b. udatnie. *Doskonałe położenie trasy wyścigów* pod Katowicami i wielkie — a nawet *olbrzymie zainteresowanie imprezą* P. Z. M. daje pełną nadzieję, że na rozgrywkę Grand Prix i Mistrzostwo Polski, *przybędzie do 150,000 osób.* Już obecnie napływają liczne zgłoszenia najlepszych mistrzów tego sportu, nie tylko z kraju, lecz i z zagranicy. Duże zainteresowanie *i poparcie władz Górnego Śląska*, pozwoliło na wspaniałe wprost poczynienia na dzień Polskiego Grand Prix. Będzie to dzień pokazu wyczynów naszych, w sporcie motocyklowym, więc nie zabraknie napewno w dniu tym i wszystkich zwolenników jego.

---

# REGULAMIN
## Międzynarodowych Wyścigów Motocyklowych o Grand Prix i Mistrzostwo Polski na rok 1929.
*(w skrócie).*

Polski Związek Motocyklowy (P. Z. M.) organizuje w dniu 1 września 1929 r. na obwodzie szos pod Katowicami międzynarodowe zawody sportowe otwarte pod nazwą: „Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Grand Prix i o Mistrzowstwo Polski na szosie na rok 1929".

Lokalną organizację wyścigów objął Polski Związek Motocyklowy w Katowicach.

Zawody organizowane są zgodnie z regulaminami sportowemi *Federation Internationale des Clubs Motocyclistes* i Polskiego Związku Motocyklowego.

**Wyścigi odbędą się** na obwodzie szos pod Katowicami. Długość jednego okrążenia wynosi 27,4 klm.

*Trasa wynosi* dla kategorji 6 i A 9 okrążeń t. j. 246,4 klm.

*Trasa wynosi* dla kategorji wyższych 11 okrążeń t. j. 301,4 klm.

**Podczas wyścigów** będą poprawiane następujące rekordy Polski:

Odległości na 50, 100 i 200 klm.

Czasu: 1, 2 i 3 godzin.

**Wszystkie motocykle** zgłoszone do zawodów winni odpowiadać następującej specyfikacji:

a) Do wyścigów dopuszczone są motocykle pojedyńcze t. j. pojazdy mechaniczne posiadające conajmniej ramę, 2 koła i silnik.

b) Motocykle będą podzielone na następujące klasy:

| Klasa | Maxymalny cylindraż | Minimalna waga bez paliwa, oliwy i wody | Min. wymiar pneumatyków |
|---|---|---|---|
| 6 | 175 $cm.^3$ | 50 klg. | 45 mm. |
| A | 250 „ | 60 „ | 50 „ |
| B | 350 „ | 75 „ | 55 „ |
| C | 500 „ | 85 „ | 60 „ |
| D | ponad 500 „ | 100 „ | 65 „ |

Każda maszyna winna posiadać: dwa niezależnie od siebie pewnie działające hamulce, błotniki na kołach tylnych i przednich, przyczem koło przednie winno być pokryte na $120^0$ swego obwodu, a koło tylne na $180^0$ swego obwodu, siodełko lub siedzenie niekrępujące jeźdźca, kierownik o maksymalnej szerokości 90 cm. (36").

**Do wyścigu może się zgłosić** każdy zawodnik posiadający międzynarodową licencję sportową zawodnika; wydaną przez P. Z. M. lub odpowiednią organizację zagraniczną.

Zgłoszeni kierowcy muszą posiadać prawa jazdy oraz licencje sportowe dla kierowców, wydane przez P. Z. M. lub przez odpowiednie organizacje zagraniczne.

*Trening oficjalny* będzie się odbywał w dniach 29, 30, 31 sierpnia bez zamknięcia szosy w godzinach wyznaczonych przez Śląski Klub Motocyklowy pod nadzorem Komisarzy sportowych.

*Używanie motocykli treningowych* jest dopuszczalne. Kierowcy, którzy już startowali na tym torze, winni trenować conajmniej $^1/_2$ godziny, kierowcy zaś, którzy na tym torze startują pierwszy raz, winni trenować conajmniej 3 godziny. Publikacja rezultatów, osiągniętych przy treningu, jest wzbroniona.

*Termin zgłoszeń* upływa z dniem 20 sierpnia 1929 r. o godz. 18-tej.

Jako czas nadejścia zgłoszenia liczy się chwilę wpłynięcia tegoż w *sekretarjacie Śląskiego Klubu Motocyklowego, Katowice, ul. Drzymały 1.* Dopuszczalne są zgłoszenia warunkowe, w których nie podano nazwiska kierowcy, co jednak winno być uzupełnione do dnia 25 1925 r.

*Wpisowe wynosi* zł. 30 i musi być dołączone do zgłoszenia w gotówce, lub przekazem pocztowym. Wpisowe ulega zwrotowi tylko w wypadku nieprzyjęcia zgłoszenia lub odwołania wyścigów.

*Wszystkie zgłoszone* motocykle winny być stawione dnia 31 sierpnia 15 — 19 w Katowicach na Rynku do odbioru przez Komisarzy technicznych.

Przy odbiorze muszą być obecni kierowcy.

Motocykle nie przedstawione do odbioru będa wyłączone z wyścigu.

Po odbiorze Komisarze techniczni oplombują silniki, skrzynkę biegów, ramy i widełki.

Komisarze Sportowi mają prawo, przy ilości zgłoszeń mniej niż 3 maszyn w klasie, przedzielić tą klasę do następnej wyższej klasy.

Z parku, motocykle wyjadą wprost na start o godzinie wyznaczonej przez Komisarzy sportowych, tak jednak by i *najpóźniej na $^1/_2$ godziny przed startem* były na placu startowym.

*W miejscu na trasie*, które zostanie ogłoszone przy odbiorze motocykli, znajdować się będzie składnica materjałów pednych i smarów. W składnicach oprócz materjałów pędnych, może się znajdować woda, pożywienie i napoje, jakoteż ubrania zapasowe i gumy zapasowe.

Każdy kierowca winien mieć w magazynie swego pomocnika, który nosi numer odpowiadający numerowi kierowcy, i który ma prawo podawania swemu kierowcy potrzebnych materjałów, ale nie ma prawa do pomagania mu w żadnej czynności pod grozbą dyskwalifikacji, za wyjątkiem dopomagania przy dolewaniu materjałów pędnych.

*Start odbywa się* z miejsca przy zatrzymanym silniku klasami w następującym porządku: o godzinie 13.30 wyruszają klasy D i C, a po dwóch minutach klasy B, A i 6.

Motocykl, który nie będzie na placu startowym 5 minut przed terminem startu, *nie będzie dopuszczouy do wyścigu.*

*Zmiana kierowców* podczas wyścigów jest niedopuszczalna. Przed wyścigami zawodnik ma prawo zmienić zgłoszonego kierowcę, o ile powiadomi pisemnie o tem sekretarjat Śląskiego Klubu Motocyklowego najpóźniej na 24 godzin przed rozpoczęciem wyścigów. Kierowcą może być osoba, która ukończyła 18 lat. Podczas treningu i podczas wyścigów kierowca winien być zaopatrzony w kask ochronny.

Podczas treningu i podczas wyścigów zabrania się kierowcom nosić buty podbite gwoździami.

*Zaleca się zawodnikom* zaasekurowanie kierowców od wypadków, oraz uszkodzeń osób trzecich lub cudzej własności.

*Podczas wyścigów* będzie opublikowana sytuacja i czas każdego kierowcy.

Prowizoryczne wyniki wyścigów zostaną ogłoszone po zakończeniu wyścigów.

*Każdy motocykl* po ukończeniu wyścigu winien być przedstawiony do ostatecznych oględzin, które, według swego uznania, mogą zarządzić Komisarze sportowi. Maszyny, które w ciągu godziny po zakończeniu wyścigu nie zostały przedstawione do oględzin, będą uważane, że nie ukończyły wyścigów.

**Komisarzem sportowym** P. Z. M. będzie: p. *Marjan Malinowski* vice-prezes P.Z.M.

W skład Komisarzy sportowych wejdą przedstawiciele państw, które zgłosiły przynajmniej 3 zawodników.

Kierownikiem meetingu będzie p. *M. Smuda* kpt. sport. P.Z.M.

### Nagrody.

Kierowca, który osiągnie najlepszy czas dnia, otrzyma nagrodę wartościową *„Grand Prix Polski"*.

Kierowcy zwycięzcy w poszczególnych klasach otrzymają wartościowe nagrody P. Z. M.

W każdej klasie kierowca, który zajął 2-gie lub 3-cie miejsce otrzyma żeton srebrny lub bronzowy P.Z.M.

Wszyscy kończący wyścig otrzymają odnośne dyplomy P. Z. M., a startujący — pamiątkowe plakiety bronzowe.

W każdej klasie kierowca posiadający licencję sportową P. Z. M., który będzie miał najlepszy czas, otrzyma wstęgę amarantową z białym orłem i *tytuł mistrza Polski* swej klasy na rok 1929.

Oficjalny protokół rezultatów będzie ogłoszony przez Komisarzy Sportowych przy rozdaniu nagród, co nastąpi dn. 1 września o godz. 22 w „Oazie" w kole towarzyskim w Katowicach przy ul. 3-go maja Nr. 11.

*P. Z. M. zastrzega sobie prawo* odwołania wyścigów, o ile uzna, że powstałe okoliczności czynią ten krok wskazanym. (Zapisy, jak i wszelkie zapytania należy kierować do sekretarjatu P.Z.M.— Katowice, Drzymały 1 — Sekr. Gen. K. Pielawski).



**№ 35 tyg. „Autolot", będzie poświęcony historji i rozwojowi sportu motocyklowego w Polsce i Międzynarodowym Wyścigom Motocyklowym o Grand Prix i Mistrzostwo Polski na 1929 rok.**

## Psy na samochodach.

Pomysłowi Anglicy wprowadzili zwyczaj urządzenia wyścigów psów, specjalnie do tego celu tresowanych. Psy takie przewożone są pn. przez Syndykat Wyścigów w Clatown na ciężarowych samochodach Chevrolet, które *dzięki dobremu resorowaniu chronią przyszłych psich zwycięzców* od zmęczenia przed odbyciem wyścigu i oszczędzają siły psów, tak przecież cenne dla właścicieli psiarni wyścigowych.

Naturalnie, że wyścigi takie mają swego totalizatora, bez którego emocja widzów nie byłaby prawdopodobnie rozbudzona w odpowiednim stopniu.

# Co można zobaczyć w Londynie,
## na światowej wystawie aeroplanowej.

O światowej wystawie aeroplanowej w Londynie, korespondent „Il. Kur. Codz." p. Leon Charap pisze:

„Pierwsze wrażenie, jakie odniosłem zwiedzając światową wystawę aeroplanową w hali wystawowej w „Olimpji" było zdanie sobie sprawy *z ogromu postępu*, jaki dokonał się w latach ostatnich na polu awjacji cywilnej.

Pod każdym względem wystawa przedstawia się imponująco. Powiedziałbym, że posiada ona raczej charakter brytyjski. Tu po raz pierwszy W. Brytanja pokazała światu swój olbrzymi dorobek w dziedzinie pasażerskiej żeglugi powietrznej. Aczkolwiek oficjalnie wystawa ma charakter międzynarodowy, a maszyny niemieckie, francuskie, włoskie zajmują na niej poczesne miejsce, przedewszystkiem uderza oko zwiedzającego *dominująca pozycja Anglji na wystawie. Anglji i Ameryki*, bo pan *Ford przerzucił się*—idąc z duchem czasu — *z fabrykacji automobilów do produkcji aeroplanów* i wystawę londyńską obesłał swymi „latającymi maszynami" bogato.

To też od maszyn angielskich zaczniemy nasze sprawozdanie. 20 lat zaledwie mija od chwili, gdy rozpoczęły się w Anglji pierwsze eksperymenta lotnicze. Na widowni pojawił się głośny dziś twórca kampanji aeroplanowej *kapitan G. de Havilland*. Lotnictwo było w powijakach. Na weekend, 2 maja 1909 roku przypada pierwszy historyczny lot aeroplanowy Anglji. Dokonuje go... Irlandczyk na... maszynie francuskiej. W dniu 25 lipca 1909 roku Bleriot przelatuje Kanał Angielski z Calais do Dovru. Dopiero w następnym roku rozpoczynają się pierwsze sukcesy lotnicze Anglików. *Paulhan*, zdobywca nagrody 10.000 funtów wyznaczonej przez *„Daily Mail"*, dokonuje pomyślnego lotu z Londynu do Manchesteru. Odtąd karta historji lotnictwa angielskiego zapisuje się szeregiem nazwisk *bohaterów przestworzy*. Wśród nich złotemi zgłoskami zapisują się dwa nazwiska: *J. Alcocka* i *A. Browna*, którzy w dniu 14 na 15 lipca 1919 r. *dokonują pierwszego „non-stop" przelotu Atlantyku* (z Nowej Funlandji do Irlandji) na maszynie Vickers Vimy, wyposażonej w dwa motory Rolls Royce'a.

Te pierwsze sukcesy lotnictwa angielskiego powodują przedewszystkiem rozkwit *kampanji aeroplanowych*, które przystępują do eksploatacji tego wspaniałego środka lokomocji, jakim okazuje się aeroplan. Powstają, jak grzyby po deszczu, firmy specjalizujące się w produkcji *lekkich płatowców do użytku handlowego*. Dzisiaj wiodą w Anglji prym 4 potężne firmy: *De Havilland Co Ltd.*, buduje tygodniowo 20 aeroplanów marki - *„Moth"*, produkuje je nietylko w Anglji, ale równocześnie w Stanach Zjednoczonych, Australji i Kanadzie. A udaje się jej to, mimo, iż Ameryka staje z Anglją do gigantycznego wyścigu na polu rozbudowy lotnictwa. W ciągu b. r. i *w przyszłym roku Ameryka ma w programie budowę 25,000 aeroplanów*. Z aparatami tymi pójdą Zjedn. Stany na „pacyfistyczny" podbój całego świata.

Druga wielka kompanja aeroplanowa w Anglji, to *Blackburn Company*, przerzuciła się do budowy pasażerskich „okrętów" powietrznych", dla długo-dystansowych lotów morskich. Na wystawie w Olimpji pokazała firma prawdziwe cudo techniki, *okręt powietrzny „Nil"*, całkowicie skonstruowany z metalu (z duraluminjum), jednopłatowiec o 3 motorach „Jupiter", każdy o sile 450 HP. Ten okręt powietrzny posiada luksusowe kabiny, centralne ogrzewanie, wentylacje, oświetlenie elekrtyczne i kuchnie. Obliczony jest na 14 pasażerów, a załoga składa się z 2 pilotów, nawigatora i inżyniera.

*„Handlay Page Company"* zbudowała drugie cudo techniki: Samolot pasażerski „Handlay Page" dla 40 osób. Aeroplan ten posiada motory o sile 2000 HP. Stanowi on nowy nabytek największej w Anglji pasażerskiej kompanji lotniczej „Imperjal Airways", która istnieje od roku 1924, po połączeniu się 3-ch konkurujących z sobą towarzystw lotniczych.

Czwartą wielką kompanją aeroplanową w Anglji jest firma *Desoutter Company*, założona przez p. Marcel Desoutter'a, który zdobył sławę w czasie wojny, jako fabrykant sztucznych kończyn (protez). Sam p. Desoutter stracił w katastrofie aeroplanowej nogę i to po części natchnęło go pomysłem konstrukcji protez, na czem zresztą, nawiasowo mówiąc, zrobił dobry biznes.

Desoutter Company wystawiła prawdziwe cacko: *salonowe „limuzyny powietrzne"*. Firma ta, jedyna w Anglji, skonstruowała lekkie, na 3 osoby obliczone, płatowce, wyposażone w komfort salonowego automobilu. Aparat taki zaopatrzony jest w motor „Cirrus" o sile 95 HP., kosztuje 750 funtów (płatne na raty) i nadaje się idealnie do niedużych wycieczek (n. p. z Krakowa do Zakopanego!)

Tyle o kompanjach aeroplanowych. Najefektowniej wypadł na wystawie *pokaz dorobku pierwszej linji lotniczej* imperjum brytyjskiego *„Imperjum Airways"*. Posiada ta kompanja kapitał 1 miljona funtów szterl. i w chwili obecnej operuje na przestrzeni 1.000 mil ang. pomiędzy Londynem a kontynentem europejskim, a od niedawna uruchomiła również *wspaniały szlak powietrzny: Anglja—Indje*, 5.000 mil, via Włochy, Egipt, Grecję, Palestynę. Irak, Persję i Beludżystan. Co sobotę wczesnym rankiem odlatuje z lotniska w Croy don olbrzymi express powietrzny w drogę do dalekich Indyj, które osiąga w ciągu 7 dni. „Imperial Airways" pracuje już dzisiaj nad ambitnym planem rozciągnięcia swej sieci lotniczej z Londynu do samej Australji, po krańce rozległego imperjum brytyjskiego. Szereg wykresów na wystawie w Olimpji uplastycznia zwiedzającym rozmach prac tej wielkiej linji lotniczej, która za lat kilka będzie centralną stacją we wszechświatowej pasażerskiej komunikacji lotniczej. *Na lotnisku w Croydon wydawane będą w przyszłości bilety w podróż powietrzną dookoła świata.*




Na tem kończymy przegląd postępów lotniczych w Anglji. Niemcy, na wystawie światowej w Olimpji, zaprezentowali plastycznie wykonane modele aerodromów w Berlinie, Kolonji etc. Włosi wystąpili z oryginalnym modelem *instytutu „Benito Mussolini"* w Rzymie, w którym po gruntownem a skomplikowanem badaniu lekarskiem wydaje się testę kandydatów na lotników. Francja pokazała nam swe lotnicze linje pocztowe od Paryża do Buenos-Ayres, a Ameryka zaprodukowała płatowce Forda i listę 25 autorytetów lotniczych: Charlie Linbergh i miss Amelja Earhart (pierwsza zdobywczyni Atlantyku) figurują na należnem, a honorowem miejscu.

Wystawa, jako całość prezentuje się doskonale. Barwne plakaty zachęcają do wstępowania w poczet członków *klubów lotniczych*, które rozwijają się dzięki wielkiej inicjatywie prywatnej i pomocy materjalnej rządu, w nadzwyczaj szybkim tempie. *Lekcja godzinna latania kosztuje 2 funty*, a entuzjastów jest moc niezliczona.

*Leon Charap.*



# Lindbergh'a SPOTKAŁBY LOS Idzikowskiego,
## gdyby leciał ze wschodu na zachód.

Najsławniejszy pilot francuski, Costes, który, jak wiadomo, równocześnie z tragicznie zmarłym ś. p. majorem Idzikowskim startował z Paryża do lotu ponad Atlantykiem i lotu tego już w drodze zaniechał, ma za kilka dni podjąć nową podróż powietrzną do Nowego Jorku. Pilot Costes, króry zdobył sobie w lotnictwie francuskiem naczelne miejsce dzięki swemu sławnemu lotowi dookoła świata, dokonanemu z pilotem Le Brix na przełomie lat 1927/28, *jest w chwili obecnej jedynym lotnikiem francuskim*, ktory *posiada oficjalne pozwolenie francuskiego ministerstwa komunikacji powietrznej na startowanie do Nowego Jorku.* Z powodu tego swojego „monopolu", Costes jest przedmiotem najwyższej zazdrości innych pilotów francuskich i musi też przygotowania swoje do nowego lotu ponad Atlantykiem czynić w pewnej tajemnicy.

Mimo to „as" lotnictwa francuskiego Costes, udzielił jednemu z dziennikarzy następujących informacyj w sprawie swego nowego lotu:

„Aparat nasz, który poddaliśmy rewizji — powiedział Costes — doprowadzony będzie za jakieś trzy dni całkowicie do porządku. Wówczas gotowi jesteśmy rozpocząć natychmiast lot do Nowego Jorku, naturalnie o ile pozwolą na to warunki atmosferyczne. Mam nadzieję, iż przez kilka jeszcze dni, wiać będą wiatry pomyślne dla lotu. Polecimy nie tą drogą, jaką polecieliśmy pierwszym razem, lecz *obierzemy możliwie najkrótszą rutę wprost do Nowego Jorku.* Pierwszym razem chcieliśmy trzymać się drogi komunikacji okrętowej, aby w ten sposób zmniejszyć możliwość niebezpieczeństwa. Skutkiem tego jednak zapędziliśmy się dość daleko na południe, poprzez Hiszpanję i Azory. Okazało się, że korzyści z kierowania się drogą komunikacji okrętowej, są problematyczne. Ruta bowiem naszego lotu znacznie się przez to przedłużyła, nie dając nam bynajmniej absolutnej gwarancji ratunku na wypadek gdybyśmy wpadli do wody.

„Obierzemy teraz drogę najkrótszą. W samej maszynie i jej urządzeniach nie przeprowadzimy żadnych zmian. Myliłby się ktoby przypuszczał, iż zmuszeni jesteśmy zmienić coś w naszym aparacie z tego powodu, że ostatnim razem dla braku materjałów opałowych, musieliśmy zawracać z drogi. Zmiany jakiekolwiek są nietylko niemożliwe, lecz zupełnie zbyteczne. Samolot nasz może zabrać z sobą 5.240 litrów benzyny i posiada przytem teoretyczny promień działania 8.300 klm., t. j. o 2.000 km. więcej, aniżeli potrzeba do przelotu nad Atlantykiem. Jeżeli pierwszym razem wróciliśmy z drogi, stało się to z powodu niezwykle gwałtownego wiatru przeciwnego, który na wysokości Azorów postawił nas wobec zapytania: czy przy naszych zapasach benzyny możemy dotrzeć do Nowego Jorku. Pozostawała nam wówczas ewentualnie możliwość zdobycia kontynentu amerykańskiego znacznie na północ od Nowego Jorku. Chcieliśmy jednak *„iść na całego"*, mówiąc sobie. *„Nowy Jork. albo nic!"*.

„Na podstawie naszych doświadczeń możemy stwierdzić niezbicie, iż o wiele łatwiej jest przelecieć ocean z zachodu na wschód, aniżeli w przeciwnym kierunku.

Samolotem, wyposażonym tak jak nasz, możnaby nietylko przelecieć z łatwością z Nowego Jorku do Paryża, lecz z tą samą ilością benzyny, przy lekkiej pomocy wiatru zachodniego, *zdobyć przestrzeń 9.000 km. i ustalić w ten sposób rekord światowy w locie dystansowym.* „Wierzę, iż w chwili obecnej niema ani jednego konstruktora samolotów, który byłby w stanie zbudować taki aparat, przy pomocy którego możnaby zdobyć Nowy Jork od wschodu w locie bez lądowania. Trzeba sobie uzmysłowić fakt, iż aparat, który zdolny jest do bezpiecznego przelecenia 6.000 km. i startując z Ameryki, z łatwością może dotrzeć do Europy, w odwrotnym kierunku, skutkiem wiatru przeciwnego nie potrafi odbyć więcej jak 3.500 do 4.000 km.

Można niemal niezbicie stwierdzić, iż gdyby Lindberg był usiłował przebyć Ocean ze wschodu na zachód, jak Nungesser i Coli, czy major Idzikowski, *byłby z matematyczną dokładnością spotkał się z tymsamym losem, który spotkał tragicznych pilotów francuskich i dzielnego lotnika polskiego".* *(I.K.C.)*

**Raid francuskich pilotów** mjra Rignot i kpt. Arrachard. Piloci ci odbywają lot na daleki wschód, a z Chin powracać będą przez Polskę od strony: Stołpce; Białystok, lądując w Warszawie, poczem odlecą do Berlina drogą na Toruń—Szczecin.

**POPIERAJCIE L.O.P.P.**

# Kronika lotnicza.

**Hołd prochom ś. p. mjra Idzikowskiego.** Z całego kraju nadchodzą wiadomości o uroczystych oddaniach hołdów, przez społeczeństwo, pamięci naszego bohatera w podboju przestworza. Cały szereg nabożeństw rozpoczęła Warszawa, gdzie władza państwowa i społeczeństwo złozyło hołd. Inne miasta jak Krakow, Wilno, Łódź, Lwów, Poznań, a nawet mniejsze miasta, miasteczka, wsie i osady nabożeństwami, akademjami i t. p. uroczystościami złożyły wyrazy czci i głębokiego żalu.



Komisarz Rządu p. Nadolski ze Lwowa wystąpił imieniem związku obrońców Lwowa do p. Marszałka J. Piłsudskiego o oddanie zwłok bohatera Idzikowskiego Lwowowi *jako bohaterowi—obrońcy Lwowa*. S. p. mjr. Idzikowski zostałby wobec tego pochowany na cmentarzu obrońców Lwowa. Inny projekt z terenu Warszawy wyłonił myśl stworzenia komitetu stołecznego pochowania zwłok bohatera *na jednym z placów Warszawy*, lub na cmentarzu powązkowskim. Poszczególne osoby projektują pomnik bohatera na placu przy moście Poniatowskiego. Wszyscy oczekują stanowczego wystąpienia w tej akcji Rady miasta Warszawy.



**Lot M. Ententy: Polski.**

Do składu ekipy na lot M. Ententy i Polski wyznaczeni zostali: płk. pil. *Kossowski Jerzy*, kpt. pil. *Długoszowski Jerzy*, *Pamuła Leopold*, *Peterek Franciszek* por. pil. *Bajan Jerzy* i *Więckowski Edward*. Jako komisarz ze strony Aeroklubu R. P. w komisji sportowej w Bukareszcie weźmie udział sekretarz gener. Aeroklubu R. P. mjr. dypl. *Kwieciński Bogdan*. Komisarzy do Belgradu i Pragi wyznaczy Aeroklub w późniejszym czasie. Czesi biorą udział na samolotach Avia B. H. 33 i B. H. 34. Będzie to zatem konkurs przemysłu francuskiego i czeskiego na polu konstrukcji samolotów myśliwskich.

**W połowie lipca** został na jeziorze Badeńskim w zakładach Dr. inż. Klaudjusza Dorniera w Alterhein oblatany olbrzymi samolot pasażerski DO X. o dwunastu silnikach. Według opinji wszystkich techników niemieckich, samolot ten najlepiej nadaje się do lotów transoceanicznych i prawdopodobnie *zostanie użyty do prób pokonania Atlantyku* z Europy do Ameryki.

**Silniki Diesel'a w lotnictwie.** Próby w zakładach amerykańskich Packard nad silnikami Diesel'a w zastosowaniu do płatowców postępują szybko naprzód. Jeszcze w bieżącym roku mają być wyprobowane na linjach pocztowych lotniczych St. Zjednoczonych



**Rekord długości lotu.**

Ostatnim rekordem długości lotu, jest lot pilotów Jacksona i Obriena, *lot trwał 420 godzin i 21 minut* t. j. 18 dni i 17 nocy, a został przerwany przez kierownictwo portu lotniczego w St. Louis z powodu zbliżającej się burzy i obawy jakichś następstw. W ten sposób *został pobity rekord Mandela i Reuchardta* z Los Angelos o 7 dni i 36 minut. Podczas lotu Jacksona i Obriena zużytych zostało 13.325 litrów benzyny przy 47-krotnym zaopatrywaniu w benzynę w powietrzu. *Przypuszczalny dystans przeleciany* przekroczyłby 41.500 klm.

**Komisja Lotnictwa Sportowego.**

Jako organ doradczy p. Ministra Komunikacji przy Aeroklubie R. P. stworzona została Komisja lotnictwa sportowego, po porozumieniu władz państwowych. Do komisji weszli delegaci wyznaczeni: z M. S. Wojsk. Dep. Aeronautyki kpt. dr. *Halewski* z Państw. Urzędu W. F. i P. W. mjr. dypl. *Wądołkowski*, zastępca mjr. *Piskozup* z Aeroklubu R. P. mjr. dypl. *Kwieciński* z M. S. Wewn. radca *Pawlikowski*, M. K. Wydz. Lotn. Cyw. p. *Adamowicz* z Zarządu Gł. L.O.P.P. prof. *Witoszyński*. *Tymczasowym przewodniczącym jest* sekretarz gen. Aeroklubu R. P. mjr; dypl. Kwieciński. Komisja rozpoczęła już urzędowanie, a spełniać będzie swe zadania przez:

1) *Opracowanie planu* finansowania sportu lotniczego, celem uzyskania u właściwych władz i instytucji subsydjów na ten cel:

2) *Opracowanie programu* rozdziału przyznanych subsydjów między kluby i stowarzyszenia, służące celem sportu lotniczego, oraz

3) *kontrolowanie wykonania programu* i celowości zużycia rozdzielonych subsydjów.



**Konkurs szybowców na Krymie.**

Ossoawiachim zaprosił Aeroklub R. P. do wzięcia udziału w urządzanym przez siebie międzynarodowym konkursie szybowców na Krymie. Konkurs odbędzie się w połowie września b. r. Polska jednak udziału nie weźmie. *Udział innych państw nie jest znany* poza udziałem niemieckiego szybownictwa.

**Tydzień L. O. P. P.** W roku bieżącym jak w poprzednim zarząd główny L. O. P. P. organizuje swój *tydzień z rzędu szósty*. Wszystkie władze państwowe wydały specjalne polecenia o udzieleniu pomocy. Na specjalne wyróżnienie w programie tygodnia zwrócono uwagę na akcję budowy cywilnej szkoły pilotów w Radomiu, która w roku przyszłym ma być już częściowo uruchomiona. Tydzień L.O.P.P. przypada w dniach od 6 do 13 października.

**Powrót delegatów z wystawy w Londynie.** Nasi wysłani delegaci Deptu Aeronautyki M. S. Wojsk. Wydz. lotu cyw. M. K. powrócili z wystawy w Londynie, oraz popisow lotniczych w Hendon zorganizowanych w związku z wystawą, przez angielski Królewski Aeroklub.



CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 90 gr. za cm.² Stronica w tekście 70 i za tekstem 60 gr. za cm.²
Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy gratis.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna 3.50 zł., półroczna 7 zł., roczna 14 zł. Zagranicą 24 zł. 50 gr. Numer pojedyńczy 30 gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. o. o.